

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLVII. — Wydana i rozesłana dnia 10 listopada 1885.

151.

Rozporządzenie ministerstw skarbu i handlu z dnia 25 września 1885,

tyczące się zmian w kontroli nad towarami.

Rozporządzenie ministerialne z dnia 9 lipca 1882, tyczące się poddania kontroli niektórych towarów w okręgach pogranicznych (Dz. u. p. Nr. 102 z r. 1882) zmienia się w ten sposób, że w okręgach pogranicznych Szląska (Morawii), Czech, Górnzej Austrii i Salzburga wyłącza się kakao, ziarno i łuski (Nr. T. 1), herbatę (Nr. T. 3) i korzenie (Nr. T. 4 aż do 8) z rzędu towarów kontroli podlegających.

Rozporządzenie niniejsze nabędzie mocą od dnia, w którym dojdzie do wiadomości komór i innych czynników, przeznaczonych do sprawowania kontroli nad towarami w rzeczonych okręgach.

Dunajewski r. w.

Pino r. w.

152.

Dokument koncesyjny z dnia 10 października 1885,

na kolej żelazną parową z Welsu (Haidinga) do Aschachu n. Dunajem.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej Łaski Cesarz Austryacki;**
Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górzno- i Dolno-Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Małgrabia Morawski; książęcny Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Dr. Franciszek Gross w Wels podał prośbę o udzielenie mu koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowości z Wels (Haidinga) do Aschachu n. Dunajem według okoliczności z koleją podjazdową do Dunaju, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać proszacemu koncesją niniejszą na zasadzie ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180) i z dnia 28 grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 203), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy Drowi Franciszkowi Grossowi prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od Welsu (Haidinga) do Aschachu nad Dunajem według okoliczności z koleją podjazdową do Dunaju.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetek, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcji zakładowych i pierwszorzędnych, tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż uwolnienie od opłat za przemieszanie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesji i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego; wreszcie
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości moca ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30) licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesjonariusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei miejscowości natychmiast, ukończyć ją najpóźniej do dnia 1 czerwca 1887.

Gotową kolej oddać ma na użytek publiczny niezwłocznie i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmiej dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma koncesjonariusz kaucję w sumie dziesięć tysięcy (10.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadła.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej, nadaje się koncesjonariuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszowi do wybudowania wszelkich odnog, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolei ze względu na dobro publiczne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyjowanej i ruchu na niej, zastosować się powinien koncesyjaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesiach na koleję żelazną z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i do Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

§. 6.

Nadaje się koncesyjaryuszowi prawo utworzenia Spółki akcyjnej za osobnym pozwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, lub przeniesienia na Spółkę akcyjną już istniejącą praw i obowiązków, które dla niego z koncesji niniejszej wynikają.

Spółka akcyjna, gdy zostanie utworzona, wejdzie we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjaryusza.

Wypuszczenie w obieg obligacji pierwszorzędnych jest wzbronione.

Natomiast pozwala się wypuścić w obieg akcje pierwszorzędne za sumę nieprzekraczalną, zatwierdzeniu Rządu podlegajaca, które mieć będą pod względem wyplaty cztero i półprocentowych odsetek i umorzenia pierwszeństwo przed akciami zakładowymi.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu podlegajacego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki tudzież formularze akcji zakładowych i akcji pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwowych kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżą kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyjaryusz zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyjnych dla oddziałów kolej polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowymi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesyjnego tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolej koncesyjowanej jako drugorzędszej i w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Koncesyjny zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarzy wojennej i Obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

Koncesyjny obowiązany jest w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolejach koncesyjowych bez pretensi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na drogach publicznych, któreby kolej przecinała.

§. 9.

Koncesja nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne na lat dziewięćdziesiąt licząc od dnia dzisiejszego i od tego czasu traci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §sie 3em zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11go lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi i finansowemi.

§. 10.

Ruch na kolej będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego będzie utrzymywał Rząd na rachunek koncesyjnego.

Zasady tego utrzymywania ruchu ustanowione będą w umowie, tyczącej się ruchu, którą Rząd zawrze z koncesyjnym.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesyjowej po jej wybudowaniu i przysposobieniu do ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi koncesyjnego gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat trzech przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody roku najniepomyślniejszego i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat dwóch.

Gdyby jednak średni dochód czysty, w ten sposób obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po cztery i pół od sta i umorzenia kapitału zakładowego rzeczywistego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

W przerzeczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed upływem trzeciego roku ruchu.

Jako wynagrodzenie placona będzie koncesyjny renta, wyrównywająca powyższym dochodom średnim lub też najmniejszym dochodom czystym a to

z dołu w ratach półrocznych dnia 30 czerwca i 31 grudnia każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie, zamiast nie płatnych jeszcze rat renty, zapłacić wartość kapitałową tychże, zdyskontowaną przez potrącenie odsetek od odsetek po 5 od sta na rok.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób splacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje liczone będą po kursie średnim obligacji rządowych tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wejdzi państwo za wyplata ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei, niniejszym koncesjonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakież fundusze rezerwowe i obrotowe z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już całkiem lub częściowo użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 12.

Gdy koncesyjny utraci moc swoje i od tego dnia, w którym to nastąpi, wejdzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesjonowanych i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakież fundusze obrotowe i zasobowe, z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były całkiem lub częściowo użyte stosownie do swego przeznaczenia (§. 11).

Tak wtedy, gdy koncesyjny moc swoje straci, jak i w razie odkupienia kolei, zatrzyma koncesjonaryusz na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobowy i należące się mu aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniezione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił go z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzać, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub je usunięto.

Ze względu na to, że w myśl §. 11 służy Rządowi prawo odkupienia kolei, koncesjonaryusz obowiązany jest przedstawić Rządowi do zatwierdzenia umowy, tyczącej się budowy i dostaw.

Rząd ma także prawo wydelegowania komisarzy do wglądzania w zarząd, a mianowicie wydelegowania na koszt koncesjonaryusza komisarzy, którzy by w sposób, jaki Rząd uzna za stosowny, czuwali nad tem, by kolej wybudowana została zgodnie z projektem i umowami.

W razie gdyby się utworzyła Spółka akcyjna, komisarz przez Rząd ustalony ma prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji przedstawiającej dyrekcję Spółki ile razy uzna to za potrzebne i za-

wieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru.

Za nadzór niniejszym ustanowiony, koncesyonarusz nie jest obowiązany płacić skarbowi państwa wynagrodzenia. Również uwalnia się koncesyonarusz od przepisanego w §sie 89 Porządku ruchu kolej z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakież od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, ponawiało się naruszenie lub zańiedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesya jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając koncesyonaruszowi prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartymi, ścisłe i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszym głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu dnia dziesiątego miesiąca października, w roku zbawienia tysiąc osiemset osmdziesiątym piątym, Naszego panowania trzydziestym siódmym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

153.

**Rozporządzenie ministerstwa skarbu z dnia 23 paźdz. 1885,
tyczące się upoważnienia delegacyi portowej w Ice, sprawującej służbę ćwową, do postępowania przewoźnego.**

Delegacya portowa w Ice, służbę ćwową sprawująca, upoważniona została do ekspedyowania płodów krajowych w obrocie wewnętrzny za morze lub przez okrąg wyłączony za kartami przewodnemi.

Dunajewski r. w.

154.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 28 paźdz. 1885,

o zwinięciu kr. węgierskiej komory pomocniczej II klasy w Jakowy.

Według doniesienia król. węgierskiego ministerstwa skarbu, zwinięta została od dnia 1 grudnia 1885 kr. węgierska komora pomocnicza II klasy w Jakowy.

Dunajewski r. w.

155.

Ustawa z dnia 5 listopada 1885,

o dalszym pobieraniu podatków i opłat, tudzież o pokryciu wydatków rządowych w czasie od dnia 1 stycznia do końca marca 1886.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowię co następuje:

§. 1.

Upoważnia się Rząd do pobierania nadal w czasie od dnia 1 stycznia do końca marca 1886 istniejących podatków stałych i niestandardowych, tudzież opłat i dodatków według ustaw o opodatkowaniu obecnie obowiązujących a mianowicie podatków do podatku zarobkowego i dochodowego w wysokości, ustawą skarbową z dnia 26 marca 1885 (Dz. u. p. Nr. 28), oznaczonej.

§. 2.

Wydatki administracyjne pokrywać należy w czasie od dnia 1 stycznia aż do ostatniego marca 1886 w miarę potrzeby na rachunek dotacyjny, które ustawą skarbową na rok 1886 w odpowiednich rozdziałach i tytułach mają być ustanowione.

§. 3.

Wykonanie ustawy niniejszej, nabierającej mocy od dnia 1 stycznia 1886, poruczam Memu Ministrowi skarbu.

Gödöllö, dnia 5 listopada 1885.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Ziemialkowski r. w.

Falkenhayn r. w.

Prażák r. w.

Conrad r. w.

Welsersheimb r. w.

Dunajewski r. w.

Pino r. w.

156.

Rozporządzenie ministerstwa handlu z d. 10 listopada 1885,

w przedmiocie zachowywania się austriackich okrętów handlowych w obec c. k. okrętów wojennych.

§. 1.

Każdy okręt handlowy austriacki obowiązany jest wywiesić swoją banderę, jak tylko ukaże się na morzu okręt uzbrojony c. k. marynarki wojennej, który

swoje banderę wywiesił; toż samo dzieje się wtedy, gdy za granicą okręt handlowy stoi na kotwicy w porcie lub w zatoce a okręt c. k. marynarki wojennej tamże zawija.

§. 2.

Każdy szyperek austriackiego okrętu handlowego, spotkawszy się z jednym lub więcej okrętami c. k. marynarki wojennej w porcie zagranicznym, gdzie niema w miejscu c. i k. reprezentacyjnym konsulowskiej, winien w przeciągu 48 godzin, o ile okoliczności pozwalały, osobiście lub przez zastępcę uwiadomić dowódcę okrętu wojennego a względnie dowódcę, mającego najwyższy stopień, o swoim przybyciu, donieść mu wcześnie o odpłynięciu i na żądanie udzielić mu wszelkich wyjaśnień, które mogłyby mieć znaczenie dla służby publicznej lub którychby dowódcę potrzebował.

Od obowiązku tego uwolnieni są szyprowie austriackich parowców handlowych morskich, gdy odbywają kurs peryodyczny, wyjawią wypadki nadzwyczajne ważne.

§. 3.

Okręty handlowe, należące do konwoju, eskortowanego przez okręt c. k. marynarki wojennej, winny stosować się do poleceń dowódcy konwoju.

§. 4.

Każdy szyperek austriackiego okrętu handlowego, wykraczający przeciwko postanowieniom niniejszego przepisu, karany będzie grzywnami w kwocie aż do 100 złotych, które, gdyby ich nie można ściągnąć, zamieniane będą na areszt, licząc po jednym dniu za każde 5 złotych.

W tym względzie postępowanie karne toczy się w pierwszej instancji przed urzędem portowym lub konsulowskim, któremu najprzód wypadnie wytoczyć to postępowanie, w drugiej instancji przed Władzą morską, w trzeciej przed ministerstwem handlu.

Rekurs przeciw orzeczeniu zapowiedzieć należy w przeciągu dni 15.

Sciągnięte grzywny wpływają do funduszu wsparcia dla marynarzy.

Dla czynów lub zaniechań, które według rozporządzenia niniejszego są karygodne, termin przedawnienia wynosi sześć miesięcy.

§. 5.

Rozporządzenie niniejsze nabywa moc od dnia ogłoszenia.

Pino r. w.